

Back to the Future

Vi har fått innsprøytet en durabelig dose fremtids-retro gjennom en kjøretur i en multi-organtransplantert klassiker.

TEKST: KNUT MOBERG
FOTO: JAMIESON POTHECARY

MILJØ-VETERAN: På beste Grünerløkka viser elektroingenør og IT-konsulent Michael M. Richardson, ex. Silicon Valley og New York, i dag Estland og Finland, frem sin "førstefødte", Triumph GT6 EV, født første gang i 1972 og gjenfødt som elbil i 2015.



Jeg er tidlig ute til intervjuet med amerikaneren idet jeg ankommer hotellet ved Børsen. Men at han ikke er langt unna, er åpenbart: Der ved fortauskanten står den burgunderfargede sportsbil jeg til nå bare hadde sett et vagt bilde av. Med skam å melde må jeg innrømme at jeg trodde det var en Datsun 240Z før jeg kom nærmere innpå. Men dette er en enda mindre bil og det er - i hvert fall ser det slik ut - det purister ville kalle en mer autentisk og ekte sportsbil - nemlig en Triumph GT6, årsmodell 1972 (Design: Giovanni Michelotti).

Jeg har tid til å studere den nøye mens jeg venter på Michael M. Richardson, mannen som er opphavet til det lille smykket som presterer å gjøre Fred Olsens gate til et interessant sted å være denne høstmorgenen.

Og der kommer mannen selv ut av hotellinngangen, en under middels høy mann med gråsprengt skjegg, kledelig antrukket i tweed og med sixpence. Et fast håndtrykk og et vinnende smil som avslører mannen som er vant til å presentere og til å representere.

Starter smått

Han åpner passasjerdøren med en vant gest og jeg presser meg inn i et forseggjort, nydelig restaurert skinnsete. Men jeg er en del større enn Richardson både i høyde og... tykkelse, og det går med nød og neppe.

- Jøss, så liten denne bilen er, peser jeg. Og at det er trangt inne i GT6-en, kan jeg skrive under på. En VW up! har et hav av plass i forhold. Så

er da også den klassiske sportsbilens under 380 centimeter lang og under 120 centimeter høy. Bredden på 149 centimeter gjør at det heller ikke er mye armlag, om noe.

Richardson har hørt det før.

- Grunnen til at jeg gikk for en så liten bil i starten, forklarer han, - er at hvis jeg fikk det til å fungere med så begrensede dimensjoner, ville jeg ikke ha problemer med andre og større biler. Han dreier det nennsomt restaurerte rattet og den så å si lydløse klassikeren svinger med overraskende presisjon ut i Skip-

Inne i denne bilen
føler man seg avgjort
hensatt til 60-tallet.

pergata, for deretter å forsøke å manøvrere seg gjennom virvaret av enveiskjørt gater mot Operaen, der vi har planlagt vår *photo session*.

At Richardson ønsker å kjøre selv har jeg forståelse for; dette er tross alt per i dag det eneste eksemplaret han disponerer av det han håper skal bli en jevn strøm av konverterte klassikere.

Eneste lyd er summing fra transmisjonen, retro-riktig knirking fra understellet og noe lyd fra dekkene; åpenbart er det en moderne el-drivlinje som sitter i bilen.

- Ytelsene er faktisk blitt enda bedre enn i den 6-sylindrede originalen, forteller den amerikanske elektroingeniøren og IT-konsulent. Opprinnelig produserte rekkesekseren på 2,0

liter 100 hestekrefter (98 bhp), og 147 newtonmeter og gjorde 0-100 på 10,1 sekunder. Den elektriske drivlinjen yter maksimalt 96 kilowatt (130 hester) og 220 newtonmeter. Kontinuerlig effekt er 95 hestekrefter. Vekten er ikke mye høyere heller - det er jo fjernet hundrevis av bevegelige deler fra den gamle (og upålitelige), fossile drivlinjen, erstattet med de få titalls deler en moderne elektrisk drivlinje behøver - samt batteripakke som skal holde til en reell rekkevidde på rundt 10 til 15 mil. Originalen hadde 918 kilo egenvekt - etter konvertering veier bilen 947.

Som vi kjenner selv, er bilen kvikk fra start, og 0-100 skal nå ta akkurat ni sekunder.

Kosmopolitt og gründer

Når vi endelig er på plass ved Operaen, viser det seg at utgavesjef - og eminent fotograf - James, har tatt oppstilling over 400 meter unna, men Google Maps fører oss snart sammen igjen. I mellomtiden har jeg fått vite at Michael M. Richardson, opprinnelig er fra Minnesota, men har bostedsadresse blant annet på selveste Wall Street i New York. Han er dessuten første «E-resident» i Estland - men hans nåværende hovedgeskjeft er basert i Finland, utenfor Helsingfors. Sin status som nordisk multinasjonal forklarer han med at det - i tillegg til tilfeldige hendelser - er her han fant det dynamiske utviklingsmiljøet som skulle til for å få i stand en så pass nisjepræget virksomhet med den riktige miljøprofilen.

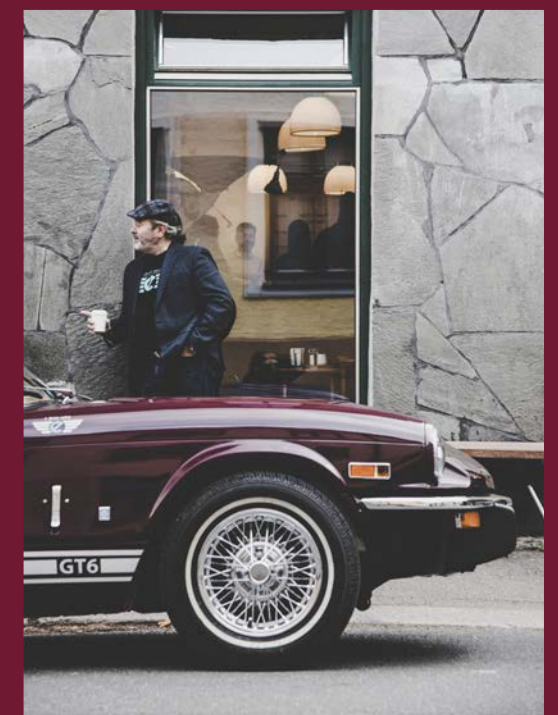
Resultatet er firmaet E-Drive Retro, som konverterer klassiske biler til elbiler med tipp-topp



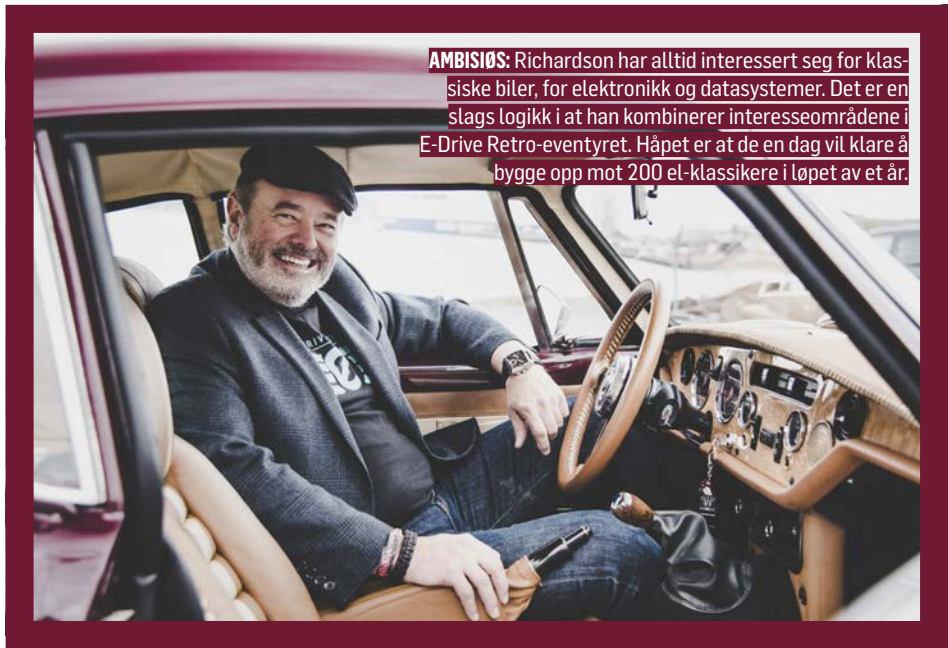
GAMMELT: Triumph GT6 ble lansert i 1965 som en sportslig avlegger av Spitfire-familien. Den lille bilen passet utmerket til Retro-Drive Retros første prosjekt. - Klarer vi det med en så liten bil, klarer vi det med alle, sier Richardson.



NYLADET: Her dukker -72-modellen opp med elmotor, styringsenhet og inverter, direkte-transmisjon og batteripakke til 15 miles kjøring. Motorkassa er signert den finske rallyveteranen Simo R. Lampinen, som kjørte nettopp en Triumph GT6 i Rallye Monte-Carlo i 1965.



TEKNISK FORSEGGJORT: Michael M. Richardson forklarer hvordan originalbilen ble plukket fra hverandre, chassis og struktur målt og alle dimensjoner og strukturelle data matet inn i et CAD-system. Drivlinje med «virtuell motor» og batterier kommer på plass, alle kabler dras på chassiset og det nennsomt restaurerte interiøret og karosseriet kommer til slutt på plass.



AMBISIØS: Richardson har alltid interessert seg for klassiske biler, for elektronikk og datasystemer. Det er en slags logikk i at han kombinerer interesseområdene i E-Drive Retro-eventyret. Håpet er at de en dag vil klare å bygge opp mot 200 el-klassikere i løpet av et år.



EKSPRESSPORT: Snedig plassering av CHAdeMO-inngangen for hurtiglading bak skiltet i hekken.



TRANGT: Batteripakken på 19,6 kWt tar plass – bagasje bør man ikke ha noe særlig av.



	1972	2016
PRIS GT6 SOM NY I:	Ca. 25 000 kr (i England)	
PRIS GT6 EV:	Ca. 1 000 000 kr (est.)	
MOTOR:	R6, 2.0	BRUSA HSM AC elmotor
EFFEKT:	100 hk	130 hk
DREIEMOMENT:	147 Nm	220 Nm
L/B/H:		379/149/119 cm
AKSELAVSTAND:		213 cm
VEKT:	918 kg	947 kg
0-100 KM/T:	10,1 sek.	9,0 sek. (est.)
TOPPFART:	180 km/t	ukjent
BAGASJEROM:		Lite

moderne elektriske drivlinjer og litiumion-batteripakker som gir det best mulige kompromisset mellom tilpasning til donorbilens dimensjoner og ønsket rekkevidde. GT6-en vi er ute og kjører i dag er den aller første ferdige bilen, og Richardson og hans folk er i full sving med det neste prosjektet, basert på en 50-talls MG. Det kommer etter hvert til å være kunden som velger hvilken bil som skal benyttes, avhengig av budsjett og ønsker. E-Drive Retro har en katalog med veteraner som er potensielle kandidater til konvertering. I dag viser den eksempler på mulige donorbiler fra 50, 60- og 70-tallet som BMW 3.0 CSL, Porsche 911, Jaguar E-Type, Mercedes SL og Alfa Romeo Spider MK 1. Men også en Land Rover Defender, for eksempel, kan Richardson godt tenke seg å konvertere til elbil.

Sure purister
Om det kommer motforestillinger fra klassiker-miljøet?
- Selvsagt, innrømmer Richardson, - og det er uunngåelig. Men det finnes mange entusiaster som kan klare seg med det originale skallet og interiøret og som helst vil klare seg uten de timene med skruing og meking som kreves av eieren av en 100 prosent original klassiker. Folk som egentlig har lyst til å kjøre veteran, men ikke har turt med tanke på den lunefulle mekanikken fra en annen tid. Og andre, som innser at tidene endrer seg og at man nå kan kombinere entusiast-opplevelsen med miljøvennlig ferdsel i og utenfor byområdene.

Og jeg skal glatt innrømme at inne i denne bilen føler man seg avgjort hensatt til 60-tallet med dashboard i lakkert finer, analoge instrumenter med krom-innramming og tidsriktig skinn på seter og ratt. Noen vil kanskje stusse over den litt voldsomme "baseball"-sømmen på dashboard og ratt, men nennsomt utført er det ingen tvil om at det er. Jeg blir forklart forseggjorte detaljer som at instrumentene er som den gang - men viser det man trenger å vise i 2017 - fuel betyr for eksempel strøm igjen på batteriet - ingen hokus-pokus. Jeg tror nok mange av de mer praktisk anlagte med tid og stunder vil klare å venne seg til fravær av sekstersang og bensinduft...

Bedre egenskaper enn originalen
Særlig i og med at bilen kjører jo bra! I forhold til originalen har EV-versjonen fått bedre vektfordeling, takket være batteripakken bak, og lavere tyngdepunkt. De skumle tendensene til

overstyring hos original modellen er nok lettere å holde i sjakk er. Vel - alt er relativt - noen moderne konstruksjon er dette selvsagt ikke og karosseristivheten - eller mangel på sådan - tilhører en annen tidsalder. Det merkes i svinger og over humper der noe knirking fra understellet akkompagnerer ferden. Men hjuloppheng og demping er oppdatert og ser ut til å fungere upåklagelig. Styringen, som er original, er tung, men ser ut til å være presis og rimelig direkte. En aldri så liten foto-stopp i beste hipster-strøk på Grünerløkka, levner ingen tvil om at GT6-en registrert EDRIVE1 påkaller oppmerksomhet og Richardson har sin fulle hyre med å svare på spørsmål fra nysgjerrige forbi-passerende, men forblir like imøtekomende og engasjert til enhver tid. At han har sterk tro på det han driver med, er det ingen tvil om.

Richardsons lidenskap for elektrifisering av restaurerte klassikere og hans evne til å ha kontroll på hele prosessen, har sine røtter i oppveksten i Minnesota.
- Min farfar ga meg min første innsikt i elektronikkens verden på 70-tallet, forteller han idet vi varmer oss med en kopp kaffe på fortauet. - På morsiden var familien mer inne i tungtransport, og min morfar drev med restaurering av gamle biler på si. Så etter å ha gjort det bra i IT-bransjen i Silicon Valley og New York, fant jeg ut at jeg ville forene de to interesseområdene, som begynte å blomstre i senere år.

Slik kom altså Richardson, via Paris der han møtte sin finske forlovede, til våre breddegrader og til status som digital borger i Estland og bilprodusent i Finland. Der er produksjonslokalene etablert i samarbeid med restaureringsekspertene i Grips Garage.

Der klagjør de nå det neste prosjektet, basert på nok en engelsk klassiker - MG MGA i roadster-utgave, i dette tilfellet en roadster fra 1959. Det er MGA som figurerer i prospektene til det unge firmaet, og som E-Drive Retro ser for seg produsert i begrenset serie, i tre ulike utførelser. I likhet med GT6 EV, vil den kunne lades fra vanlig kontakt eller hurtiglades fra CHAdeMO-uttak. Batteripakke: 22 kWt og rekkevidde 10 til 15 mil.

Formiddagen har gått fort - amerikaneren må haste videre. Idet vi skiller lag, forteller han at han er tilbake i Oslo allerede i februar - da skal jeg få vite mer om neste etappe i anledning Nordic EV Summit.

Det kan bli spennende! //